

0.a. Objectif

Objectif 9: Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation.

0.b. Cible

Cible 9.1: Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable

0.c. Indicateur

Indicateur 9.1.2 : Nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport

0.e. Mise à jour des métadonnées

Dernière mise à jour : 13 Février 2019

0.g. Organisation(s) internationale(s) responsable(s) de la surveillance mondiale

Informations institutionnelles

Organisation (s):

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); Forum international des transports (ITF); Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU); Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

2.a. Définition et concepts

Concepts et définitions

Définition:

Les volumes de passagers et de fret sont respectivement mesurés en passagers-km et en tonnes-km, et ventilés par mode de transport.. Aux fins de la surveillance de cet indicateur, les données sur les passagers-km sont réparties entre l'aviation, la route (ventilée entre les voitures de tourisme, les autobus et les motocyclettes) et le rail, et les tonnes-km sont réparties entre l'aviation, la route, le rail et les voies navigables intérieures.

Comme les données maritimes ne sont pas largement disponibles, seules les tonnes (plutôt que les tonnes-km) données au niveau régional ont été partagées.

Concepts:

Aviation:

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) par l'intermédiaire de sa Division des statistiques a établi des méthodologies et des définitions normalisées pour recueillir et déclarer les données sur le trafic (volume de passagers et de fret) liées au transport aérien. Ces normes et méthodologies ont été adoptées par les 191 États membres de l'OACI ainsi que par les parties prenantes de l'industrie, c'est-à-dire les transporteurs aériens et les aéroports. Les données de l'OACI sont utilisées par les États et aussi par la Banque mondiale pour ses indicateurs de développement. L'OACI utilise les formulaires de déclaration du transport aérien A, AS, B et C pour arriver aux volumes de passagers et de fret pour le transport aérien.

Définition précise de tous les concepts et métadonnées liés aux formulaires de déclaration du transport aérien A, AS, B et C pour arriver aux volumes de passagers et de fret pour le transport aérien. approuvé par la Division des statistiques de l'OACI et les États membres se trouve sur le site Web de l'OACI ci-dessous -

<http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx/>.

Route, Rail, Voies navigables intérieures, Pipelines

L'ITF et l'CEE-ONU, en collaboration avec Eurostat, recueillent chaque année des données sur les statistiques sur le rail et la route, les voies navigables intérieures et les pipelines auprès de tous leurs pays membres collectifs. Les données sont recueillies auprès des ministères des Transports, des bureaux statistiques et d'autres institutions désignées comme source officielle de données. Bien qu'il existe des définitions claires pour tous les termes utilisés dans cette enquête, les pays pourraient avoir des méthodologies différentes pour calculer les tonnes-kilomètres et les passagers-kilomètres. Les méthodes peuvent être basées sur des enquêtes sur le trafic ou la mobilité, utiliser des méthodes d'échantillonnage très différentes et estimer des techniques qui pourraient influencer sur la comparabilité de leurs statistiques.

Les statistiques officielles sur les routes, les chemins de fer, les voies navigables intérieures et le transport par pipeline ne sont disponibles que pour les États membres de l'CEE-ONU ou de l'ITF. Les données pour ces modes pour d'autres pays proviennent du modèle mondial de transport de l'ITF'.

Pour les définitions de tous les termes pertinents, le glossaire de l'CEE-ONU/ITF/Eurostat pour les statistiques des transports peut être consulté. L'édition 5th de cette publication devrait être publiée en 2019. La quatrième édition de 2009 est disponible à

<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen4.pdf>.

3.a. Sources de données

Sources de données

Aviation

Les formulaires de déclaration du transport aérien de l'OACI approuvés par la Division des statistiques de l'OACI et de ses États membres ont été utilisés pour définir les normes, les

méthodologies et recueillir des données sur l'aviation depuis les définitions et métadonnées de l'OACI de 1950'.

3.c. Calendrier de collecte des données

Calendrier

Aviation

Chaque année, d'ici le 10 juin, les Données de l'année précédente sont mises à la disposition des États membres de l'OACI au niveau des pays.

Voies navigables routières/ferroviaires/intérieures/pipelines

Les données sont recueillies pour l'année de référence commençant en septembre de l'année suivante et sont généralement publiées d'ici janvier suivant. Ainsi, les données de 2017 ont été publiées en janvier 2019.

3.e. Fournisseurs de données

Fournisseurs de données

Nom:

OACI, ITF, CEE-ONU, CNUCED

Description:

organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Données fournies à l'OACI par les États membres de l'OACI par son Ministère des transports, de l'infrastructure ou de l'aviation.

3.f. Compilateurs des données

Compilateurs de données

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

4.a. Justification

Justification:

Développer des infrastructures de qualité, fiables, durables et résilientes, y compris des infrastructures régionales et transfrontalières, pour soutenir le développement économique et le bien-être humain, en misant sur un accès abordable et équitable pour tous. Le développement transfrontalier des infrastructures est mieux capté par les volumes de passagers et de fret transportés par les États membres et les Régions. La croissance des volumes de passagers et de fret montre un développement robuste des infrastructures dans les États et les régions ainsi que les avantages socio-économiques qui en résultent. Le transport aérien est particulièrement important non seulement pour les avantages économiques et pour l'emploi, mais aussi parce qu'il est l'un des seuls moyens de transport sur lesquels on peut compter en cas d'urgence et d'épidémie pour atteindre rapidement la nourriture, les médicaments, le personnel médical, les vaccins et d'autres fournitures aux personnes touchées dans les zones touchées. En outre, le suivi de l'évolution de la part non routière des volumes de fret et de la part des transports publics dans les volumes de passagers au fil du temps permet de mieux comprendre la durabilité globale du système de transport mondial.

4.b. Commentaires et limites

Commentaires et limitations:

La couverture de l'aviation s'adresse à tous les 191 États membres de l'OACI.

La couverture des routes, des chemins de fer, des voies navigables intérieures et des pipelines s'adresse à tous les États membres de l'ONU, mais celles-ci proviennent uniquement des statistiques officielles pour les États membres de l'CEE-ONU et les États membres de l'ITF (et seulement lorsqu'elles sont disponibles).

4.c. Méthode de calcul

Méthodologie

Méthode de calcul:

Aviation

Les volumes de passagers et de fret aériens sont déclarés pour les transporteurs aériens par le biais des formulaires de déclaration du transport aérien de l'OACI et regroupés par les États membres de l'OACI.

Voies navigables routières/ferroviaires/intérieures/pipelines

Les données pour chaque mode intérieur sont communiquées à l'CEE-ONU/ITF/Eurostat par les États membres, par le biais d'une collecte annuelle de données à l'aide du questionnaire commun web des statistiques de transport.

4.f. Traitement des valeurs manquantes (i) au niveau national et (ii) au niveau régional

Traitement des valeurs manquantes:

- **Au niveau national:**

Aviation

Les données sont globalement complètes.

Statistiques sur les transports intérieurs

En cas de manque de données pour un pays pour lequel au moins un point de données est disponible depuis 2000, nous calculons les estimations en fonction du taux de croissance attendu pour le pays. Les taux de croissance sont calculés à partir d'autres variables socio-économiques, telles que le produit intérieur brut (PIB), la population ou l'urbanisation.

Pour les pays non membres de l'ITF/CEE-ONU, les points de données sont estimés à l'aide du modèle ITF, qui utilise plusieurs covariés tels que le PIB, la population, la couverture des réseaux de transport... Une description du modèle se trouve dans les Perspectives des transports 2017 de l'ITF.

- ITF (2017) Perspectives des transports de l'ITF 2017, Éditions de l'OCDE

Ce modèle utilise également plusieurs autres sources de données pour rendre l'étalonnage plus robuste dans les régions où les données ITF n'ont pas une bonne couverture.

- Union internationale des chemins de fer (2015) Statistiques ferroviaires – 2015 synopsis, UIC
- Fédération routière internationale (2011) Statistiques routières mondiales de l'ITF, FRI
- De Bod, A., & Havenga, J. (2010). Système de transport ferroviaire de marchandises de l'Afrique subsaharienne' : Impact potentiel de la densification sur les coûts. Journal of Transport and Supply Chain Management, vol. 4, p. 89-101

4.h. Méthodes et instructions à la disposition des pays pour la compilation des données au niveau national

Méthodes et orientations à la disposition des pays pour la compilation des données au niveau national:

Aviation

Voies navigables routières/ferroviaires/intérieures/pipelines

Des métadonnées (explications de la couverture, ruptures en série, etc.) pour les données de transport intérieur de l'ITF et de l'CEE-ONU sont disponibles via leurs bases de données en ligne respectives. Le glossaire susmentionné pour les statistiques sur les transports fournit des définitions pour les passagers-km et les tonnes-km, mais aussi pour des termes connexes tels que ce qui constitue un passager, les définitions et exclusions dans chaque mode de transport, etc.

4.j. Assurance de la qualité

Assurance de la qualité:

Voies navigables routières/ferroviaires/intérieures/pipelines

L'ITF et l'CEE-ONU effectuent des contrôles annuels de leurs données recueillies conjointement, en comparant les données pour assurer la cohérence interne, par rapport aux années précédentes, et par habitant entre les pays, afin de déterminer si les données semblent raisonnables. Une correspondance importante est entreprise avec les pays au sujet des erreurs potentielles, et des questions et des défis communs sont discutés à la fois lors de la réunion annuelle des statistiques de l'ITF et du Groupe de travail annuel de l'CEE-ONU' sur les statistiques des transports.

Un problème commun pour de nombreux pays est que les passagers-km ne sont collectés que pour les transports publics. Étant donné que les voitures particulières constituent la majorité des voyages de passagers dans la plupart des pays, cela sous-estimerait clairement considérablement le nombre de passagers-km routiers, c'est pourquoi la répartition entre les voitures particulières, les autobus et les motocyclettes est donnée.

5. Disponibilité des données et désagrégation

Disponibilité des données

Description:

Aviation

Données déjà fournies pour les 191 États membres qui ont des activités de transport aérien

Voies navigables routières/ferroviaires/intérieures/pipelines

Pour l'CEE-ONU et l'ITF, les données des États membres sont généralement disponibles, bien que certaines lacunes de données apparaissent pour certains modes en raison de la collecte intermittente.

Série de temps:

Aviation

De 1970's

Voies navigables routières/ferroviaires/intérieures/pipelines

Les États membres de l'CEE-ONU/ITF ont généralement des données disponibles depuis 1993 ou avant. Pour les pays non membres de l'CEE-ONU/ITF,

Désagrégation:

Aviation

L'indicateur peut être dés agrégat par pays, paire de pays, paire de villes, région, segment (international et national)

Voies navigables routières/ferroviaires/intérieures/pipelines

L'indicateur peut être désagrégé par pays et par mode de transport.

6. Comparabilité / Dérogation des normes internationales

Sources des divergences :

7. Références et documentation

Références

URL:

www.icao.int

<https://data.oecd.org/transport/passenger-transport.htm>

<https://w3.unece.org/PXWeb/fr>

<https://unctadstat.unctad.org/FR/>